

Lagonda V12 Rapide Saloon De Ville 1938–40

MOTOR – NYTT onsdag 7 augusti

Föregående måndag 5 augusti

1. **Fresco Motors – ny elbilstillverkare från Norge**
2. **"BMW har mer problem än vad ägarna anar"**
3. **Svenske Olas förlust: 17 miljarder**
4. **Kraftigt minskad vinst för Nissan – 12 500 personer får gå**
5. **Så här funkar skärmarna i Honda e**
6. **Plastmotor ger lättare och billigare elbilar**
7. **Popup-laddstolpe ska skydda gående och cyklister**
8. **Stor guide: Här är bästa dieseln för din bil – jämför alla mackar**
9. **Rekordstort intresse för Porsche Taycan.**
10. **Nya Corvette C8 i princip utsåld**
11. **Första bilderna på Audis Citycarver**
12. **Porsche visar upp billigaste versionen av 911**
13. **Provkörning av Lynk & Co 03 2,0TD**
14. **Så ska vikten ligga på släpvagnen**
15. **Polisen ryter nu ifrån: ”Fullkomligt obegripligt”**
16. **Teslaägare fick slut på batteri – snodde eluttag**
17. **Hittad i lada: Lamborghini värd 13 miljoner**
18. **Bentley Continental**
19. **Självrensande tändstift**
20. **Grattis Daf Daffodil!**
21. **VM-seger för Johan Kristoffersson i Kanada**

RECHARGE

1. Fresco Motors – ny elbilstillverkare från Norge

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-08-06, 09:18

Att Norge går i bräschen för elbilsomställning i världen är obestridbart och har så varit under ett flertal år. Trots det har det inte funnits någon norsk elbilstillverkare på marknaden – fram tills nu.



Fresco Motors heter det norska startupföretaget som på sin hemsida publicerat bilder och information om en framtida modell med namnet Fresco Reverie. Och redan nu finns möjligheten för en spekulant att reservera ett exemplar.

Trots att det inte finns en fungerande fysisk prototyp ännu, så släpper ändå Fresco en hel del information om Reverie. Storleksmässigt kilar den in sig mellan Tesla Model 3 och Tesla Model S (en jämförelse som nästan är omöjlig att inte göra med tanke på hur lik Fresco Reverie är Model S).

Annars utlovar Fresco Motors lång räckvidd (utan att ange någon siffra), snabb acceleration (0 – 100 km/h på två sekunder) och hög toppfart (300 km/h).

Dessutom dinglar man med trådlös laddning och portabelt batteri som ska fungera på samma sätt som en extra dunk bränsle.

"Det är vanligt bland förbränningsbilsägare att ha dunkar med extra bränsle. Varför ska inte elblisägare kunna ha detsamma?", skriver Fresco Motors på sin hemsida.

Drivlinan ska bestå av en induktiv elmotor kopplad till en, för elbilar ovanlig, fyrstegad växellåda med "overdrive."

Så stor blir Fresco Reverie:

- Längd: 4.807 millimeter.
- Bredd: 2.226 millimeter.
- Höjd: 1.401 millimeter.
- Axelavstånd: 2.746 millimeter.

2. "BMW har mer problem än vad ägarna anar"

2019-07-30

Robert Collin om plötsliga branden på E6



BMW har återkallat 1,6 miljoner bilar över hela världen eftersom det finns dieseldrivna modeller som plötsligt kan börja brinna. 35 000 av dessa bilar finns i Sverige.

– BMW har under åren haft mycket mer problem än vad BMW-ägarna anar. Men deras problem hålls lite diskret inom familjen, säger Robert Collin till Bytbil.

För bara en vecka sen började plötsligt en BMW brinna på E6:an utanför Smögen på västkusten. I bilen satt Carina Persson med sin man och dotter.

– Jag känner lukten av bränt och ser hur det börjar bolma ut ur motorhuven. Jag skrek att alla skulle ut, berättar Carina för Svt.se.

Sekunder senare såg de hur bilen var uppslukad av lågor.

När Carina hörde av sig till BMW blev svaret inte vad hon hade hoppats på:

”Bilägare kontaktas i den takt vår serviceorganisation kan ta emot dem och kontrollera och åtgärda eventuella problem som upptäcks. Just nu har vi dock brist på reservdelar men vi kontaktar fortlöpande ägare av bilar som omfattas av den tekniska kampanjen och kontroller genomförs löpande, exempelvis vid årligt servicetillfälle”, var svaret från en ansvarig på BMW.

– Jag tycker det är obehagligt att folk åker runt i sina BMW-bilar fullt omedvetna. Det är människoliv som kan sättas i fara här, säger Carina Persson till Svt.se.

Motorjournalisten Robert Colin är inte förvånad över vare sig brinnande bilar – eller att BMW agerat långsamt.

– Risken är så liten, tycker BMW, så de väljer att chansa. Men om det här hade varit i USA så hade det varit på ett helt annat sätt. Om en tillverkare i USA vet att produkten har ett allvarligt fel – men inte talar om det för folk – så kommer konsumenterna att kunna stämma tillverkaren, säger Robert Collin till Bytbil.

Collin menar att det inte bara är BMW som agerar så här långsamt:

– Nej, även andra biltillverkare anpassar sig. Det enda märket som jag vet inte mörkar med sådant här är Volvo.

Problemet i många BMW-bilar är att det utvecklas alldeles för mycket värme i den så kallade EGR-ventilen, ett sorts kylarsystem som återcirkulerar avgaser.

Eftersom ventilen omges av sotavlagringar som blir till glödande partiklar i värmen, så kan ett insugsrör intill börja smälta och börja brinna.

Relaterade artiklar



"Hybridbilar bara spel för galleriet"



"Folk med laddbilar är lättkränkta"



Collin: "Ekonomiskt självmord av Volvo"



1,6 miljoner BMW-bilar kan börja brinna

3. Svenske Olas förlust: 17 miljarder

Redaktören bytbil 2019-07-25

Miljardsmäll för nye Mercedesbossens första kvartal



Vilken mardrömsstart för svenske Ola Källenius. Hans första kvartalsrapport för Daimler / Mercedes slutade med en förlust på 17 miljarder kronor. Nu tvingas svensken som ärvt förlusten att påbörja ett stort sparpaket.

I maj tog svenske Ola Källenius över som vd för Daimler, koncernen bakom Mercedes, efter tysken Dieter Zetsche. Och ekonomin som Ola fick ärva från tysken verkar ha varit i sämre skick än förväntat. Årets andra kvartal slutade med en brakförlust på 17 miljarder kronor. En stor del av förlusten beror på engångsposter som återkallelser av bilar för defekta krockkuddar från japanska Takata samt dieselskandalen.

Ändå tvingas Källenius nu inrätta stora sparpaket för att komma tillrätta med kostnadsläget. Mer broms än gas alltså, för svensken. I början av juli gick Daimler ut med en vinstvarning.

Ola Källenius har fler problem att brottas med. Troligen måste ett stort antal bilar återkallas i Tyskland och USA på grund av utsläppsproblem. Dessutom ligger Mercedes tillsammans med Volvo i absoluta bottenligan i Europa när det kommer till CO_2-utsläpp, något som kan ge dryga EU-böter från 2021.

Svenskens nya drömlön: 10 gånger mer än Zlatan

Svenske Ola tvingas spara 80 miljarder åt Mercedes

Mercedes-Benz får svensk chef

Du kan tvingas köpa elbil eller hybrid nästa år

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Kraftigt minskad vinst för Nissan – 12 500 personer får gå

Erik Andrén 30 juli 2019

I sin senaste delårsrapport minskade japanska Nissans vinst med hela 98,5 procent. Som en följd lanseras nu ett sparprogram – där hela 12 500 personer ska lämna företaget fram till 2022.



Nej, Carlos Ghosn kommer snart inte vara ensam om att ha fått lämna japanska Nissan. När de senaste siffrorna från bolagets redovisning blev offentliga i gångna veckan var det en rejäl kalldusch. Företaget har ett brutet räkenskapsår, och siffrorna som uppvisades för det första kvartalet i detta innebar en minskning av vinsten på hela 98,5 procent.

Vinsten på 1,6 miljarder yen (motsvarande ca 140 miljoner kronor) var också betydligt lägre än vad analytiker förväntat sig. Enligt uppgifter till SVT låg den förväntade vinsten i stället på omkring 39,5 miljarder i snitt.

Som en följd av detta planerar nu Nissan stora nedskärningar, där hela 12 500 tjänster global kommer att tas bort, över en tidsperiod fram till år 2022.

Nissans prognos för helåret – som alltså avslutas i mars nästa år – är dock en aning mer positiv än de redovisade siffrorna, och pekar på en vinst på 230 miljarder yen. Även detta är dock ett vinstfall med 28 procent gentemot föregående år – och skulle innebära det sämsta resultatet på över ett decennium.

Erik Andrén

Feber

5. Så här funkar skärmarna i Honda e

Av Roger Åberg

2019-07-29 kl 11:30

Borde vi kalla det skärmpanel snart?



En instrumentpanel vet ju alla vad det är, men i de moderna bilarna finns väldigt få instrument där. Tesla kör ju bara skärm i sin Model 3 och nya Honda E har i princip bara en stort skärm längst hela "instrumentpanelen".

I den här videon får vi se hur det fungerar med en så bred skärm. Principen är att ju längre till höger desto mindre viktigt för föraren. Jag gillar konceptet, men det krävs att man testar och kör på riktigt för att se om det verkligen fungerar. En rolig detalj är förresten HDMI-ingång!

Vad tycker ni?



FILM: [***https://youtu.be/XLOWXr1limQ***](https://youtu.be/XLOWXr1limQ)

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Plastmotor ger lättare och billigare elbilar

Erik Andrén

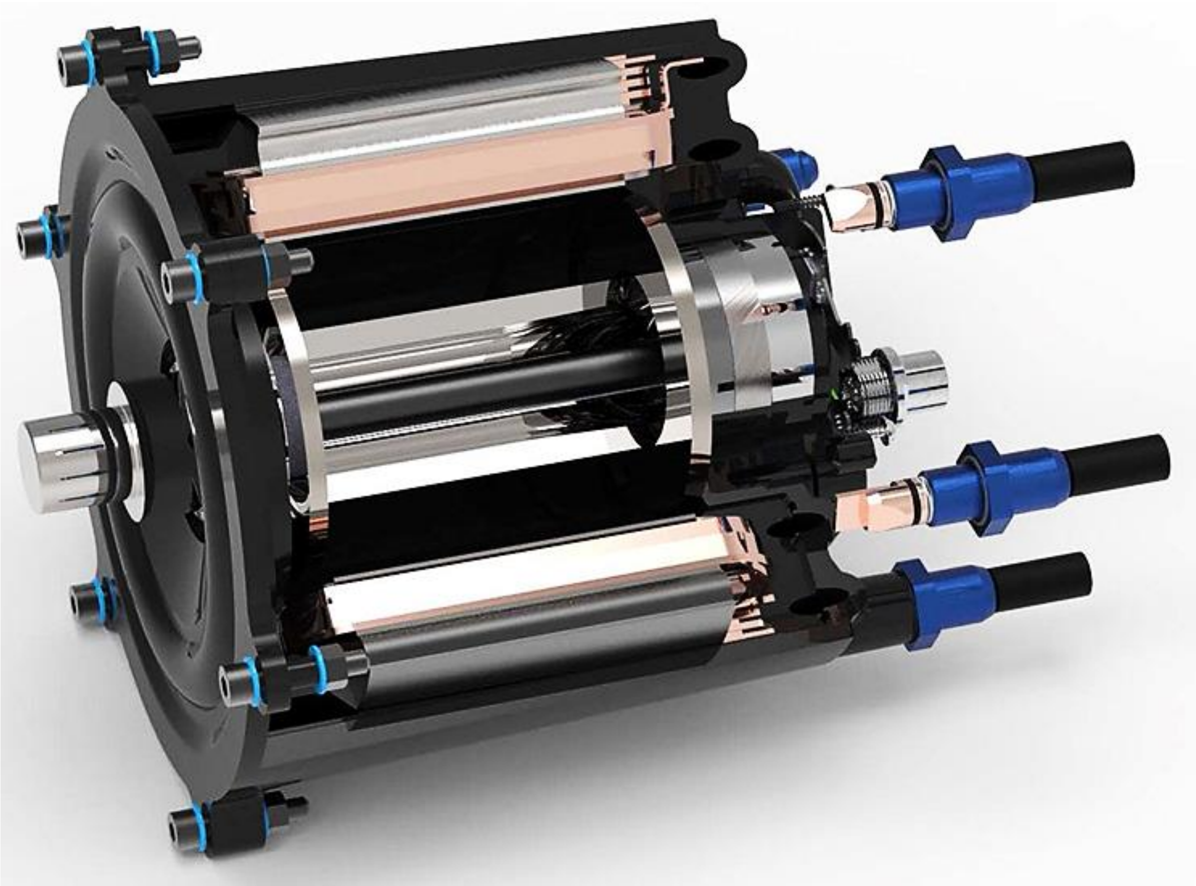
29 juli 2019

Kan plast i stället för metall vara framtidens melodi för motorer i elbilar? Forskare vid tyska Fraunhofer-institutet tror det, med ett nyligen presenterat koncept. Till fördelarna hör att motorn blir lättare och billigare, men möjligen också högre verkningsgrad.



Okej, att kalla konceptet för en plastmotor är kanske lite felaktigt, men det forskarteamet från Fraunhofer-institutet har utvecklat är likväl ett koncept som ersätter stora delar av dagens metallkomponenter med fiberförstärkt plast. Det handlar om delar för kylningen av statorn, den statiska delen av elmotorn, som består av lindad koppartråd. Det är också den här delen som är den del av en elmotor som ger störst förlust i verkningsgrad – just genom värmeförluster.

Det teamet har gjort, enligt uppgifter i Ny Teknik, är att ersätta de runda koppartrådarna mot trådar som i stället har ett platt, rektangulärt tvärsnitt. Dessa kan dels lindas tätare, och dels ge bättre utrymme för kylkanaler. Med detta minskas behovet av att ha metalldelar, vars främsta fördel varit den goda avledningen av värme, i täckkåpan till statorn. Delarna i plast ger också större frihet i utformningen av delarna, som därför bättre kan optimeras till att minska energiförluster utan dyr och komplex efterbehandling.



Forskarnas elmotor med plasthölje i genomskärning

Hur långt borta är då denna ”plastmotor”? Enligt forskarna ska den vara relativt nära att kunna serieproduceras, man har redan gjort formverktyg som kan producera delarna på fyra minuter – och man ska nu gå vidare till att testa dem i mer verkliga förhållanden. Huruvida de har samma livslängd och kvalitet över tid som dagens metallversioner nämns inte, men vi får anta att det ingår i de kommande testerna.



Kylkanalerna som blir inbyggda i den nya motorkonstruktionen

RECHARGE

7. Popup-laddstolpe ska skydda gående och cyklister

Av Anders Jansson, Publicerad 2019-07-30, 15:45

En laddstolpe som försvinner ner i marken ska göra framkomligheten enklare för gående och cyklister.



Att anlägga laddinfrastruktur för de som bor i flerbostadshus och parkerar på gatan kommer vara en svår nöt för stadsplanerarna att knäcka i framtiden. Hur de än gör kommer det bli problem.

Placeras laddstolpen intill huset på insidan av gångbanan kommer laddsladden att utgöra snubbelfara för gående och vara i vägen för vägunderhåll. Placeras laddstolpen på utsidan nära vägen kan den vara farlig om det är en kombinerad gång och cykelbana där cyklisterna färdas längst ut.

Nu har ett brittiskt startupföretag Urban Electric tagit fram en popup-laddstople som ska ge både närhet till bilen men inte vara i vägen för andra. Laddstoplen är nedgrävd i marken och är bara uppe när den används. Övrig tid är den nerfälld och ur vägen för de som rör sig på gångbanan och även skyddad från skadegörelse. Stolpen åken upp 90 centimeter ur marken men grund av sin teleskopiska konstruktion kräver den ett installationsdjup på endast 40 centimeter. Laddaren i stolpen har en effekt på 5,8 kW och aktiveras via en app.

Urban Electric har fått ett projektstöd på motsvarande fem miljoner kronor för att installera ett nätverk av 18 popup-stationer i Plymoth och Dundee. Stationerna kommer totalt kunna ladda 108 bilar. I Storbritannien parkerar 50 procent av alla bilägare på gatan men upp till 85 procent av dem har ingen möjlighet att ladda där de parkerar. Den nya popup-stolpen uppges vara lämplig att installera på 90 procent av alla gator.

Men tänker någon, varför krångla till det med nya laddstolpar? Varför inte använda redan befintliga gatubelysningsstolpar som källa för gatuparkerad elbilsladdning? Utomlands kan det kanske fungera men enligt nätbolag i Sverige kommer det inte att vara möjligt då elnätet för gatubelysning inte är dimensionerat för den effekt som elbilsladdning kräver.



FILM: https://youtu.be/JhhStiG6U6E



Guide: Ladda säkert med laddbox – detta måste du ha koll på



Laddbox för elbil kan bli standard i alla nya hem i Storbritannien



Han fick bostadsrättsföreningen att installera laddboxar i garaget

8. Stor guide: Här är bästa dieseln för din bil – jämför alla mackar

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-06-03 06:42, uppdaterad 2019-07-28 12:47

Det är inte längre så lätt att "bara tanka bilen". Det finns en mängd olika bränslen att välja på, vissa kan du tanka utan risk medan andra riskerar att kosta dig nybilsgarantin. Vi granskar innehållet i mackarnas miljödiesel och HVO.



I den här artikeln går vi igenom dieseln som säljs på alla stora svenska mackar, för att du enkelt ska kunna jämföra och se skillnaden.

Miljödiesel
- Circle K Miles Diesel Bio
- OKQ8 Go Easy Diesel Extra
- Preem Evolution Diesel Plus
- Shell Citydiesel
- ST1 1st Renewable Diesel

HVO100
- Circle K Miles Bio HVO100
- Circle K HVO100
- OKQ8 Diesel Bio HVO100
- Preem HVO Diesel 100
- Qstar HVO
- Shell HVO100

För bara några år sedan var det busenkelt att tanka. Efter att ha valt bensin eller diesel var det bara att stoppa in pumpen och köra igång. Klart på fem minuter – högst.

Idag är det inte riktigt lika lätt. Förutom alla andra bränslen, som biogas och etanol, har det tillkommit många olika varianter på bensin och diesel som enligt mackkedjorna ger bättre motorprestanda eller lägre förbrukning.

Mackkedjorna har förstått att många bilägare på allvar börjar fundera på vad det faktiskt är som hamnar i tanken. Var kommer råvarorna ifrån? Innehåller bränslet någon palmolja, som är starkt kritiserat från olika håll och bidrar till skogsskövling? Och är verkligen all fossilfri HVO-diesel lika bra?
Vår granskning visar tydligt att det finns stora skillnader mellan olika bränslen.

I den här jämförelsen koncentrerar vi oss på två olika kategorier av bränslen.
• Dels mackkedjornas lite mer klimatsmarta dieselbränslen som går att använda i alla dieselbilar. Tanken är att den här typen av diesel ska kunna tankas av alla men att innehållet till större del består av biobränsle eller lokalt avfall.
• Dels så kallad HVO-diesel, som är helt fossilfri och som sänker koldioxidutsläppet ordentligt jämfört med vanlig, fossil diesel. För att ha kvar bilens garanti eller försäkring måste bilen vara godkänd för att tanka HVO. Vi har en lista över bilar som är godkända för HVO idag och läs även vår stora granskning av hur HVO fungerar här.

Vi fokuserar helt på hur bränslet är för miljön. Vid sidan om det kan vissa av bränslena också göra att motorn går bättre, enligt mackkedjorna. Exempel på det är OKQ8:s "Go Easy"-bränslen och Circle K:s så kallade "Miles"-bränslen. Enligt tillverkarna ska den här typen av bränslen smörja motorn, minska friktionen och därmed förbrukningen, och i vissa fall kan också prestandan bli bättre. Det har vi inte testat i den här jämförelsen.



"Vanlig" diesel som sänker utsläppen
Detta är alltså den första typen av diesel som går att tanka i alla dieselbilar. Men innehållet gör att utsläppen sänks åtminstone en del jämfört med vanlig diesel som är helt fossil.
Vår granskning visar dock att det är stora skillnader mellan olika typer av "miljödiesel". Vissa innehåller palmolja som har kritiserats hårt och det är långt ifrån alla som har lokalt innehåll från Sverige.
Den här typen av diesel är hyfsat lätt att hitta på mackar i stora delar av Sverige.
Enligt en rapport från Energimyndigheten är tallolja den råvara som ger bäst klimatnytta vid framställning av HVO-diesel. Med tallolja som råvara reduceras koldioxidutsläppet med 89 procent.

Mack	Circle K	Circle K	OKQ8	Preem	Shell	Energifabriken	Qstar
Bränsle	Miles Bio HVO100	HVO100	Diesel Bio HVO100	HVO Diesel 100	HVO100	HVO	HVO
Antal mackar	23	10	57	35	17	28	24
Förnybar andel	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Innehåller palmolja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
Innehåller PFAD	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja
Kommer förnybara råvarorna åtminstone delvis från Sverige?	Nej	Nej	Ja (men bara 1%)	Ja	Nej	Nej	Ingen uppgift

HVO-diesel (HVO100)
Den här typen av diesel är helt fossilfri och sänker koldioxidutsläppen ordentligt jämfört med vanlig diesel. Andra utsläpp sänks dock inte lika mycket. Din bil måste också vara godkänd för att tanka HVO om du inte vill riskera att tappa garantier eller maskinskadeförsäkringen.
HVO-diesel är inte lika lätt att hitta som miljödiesel. Efterfrågan är hög och tillgången inte så stor.

Liten ordlista
Biobränsle
Ett samlingsbegrepp för alla bränslen som kan framställs av organiskt material. Det kan till exempel vara växter eller avfallsrester. Fördelen är att bränslena är mindre fossila. Nackdelen är att efterfrågan är mycket högre än tillgången, och det krävs ett kontrollsystem för att produktionen ska ske hållbart.
HVO
Biodiesel som kan tillverkas av vegetabiliska oljor eller animaliska fetter. För att behålla garanti och försäkring måste bilen vara godkänd av tillverkaren för att du ska kunna tanka HVO100, som inte innehåller någon fossil diesel alls. Koldioxidutsläppen sänks rejält med HVO100, men utsläppen av kväveoxider och partiklar ligger på ungefär samma nivå som med fossil diesel.
Palmolja
Vegetabiliskt fett som utvinns ur oljepalmer och finns i vissa typer av diesel. Produktionen av palmolja får stora konsekvenser för människor och miljö, när regnskog skövlas för att göra plats för palmoljeodlingar.
PFAD
Palm Fatty Acid Distillate, en biprodukt från produktionen av palmolja. **Reduktionsplikt**
Alla leverantörer av drivmedel måste minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel genom att gradvis öka inblandningen av biodrivmedel i vanlig, fossil bensin eller diesel.



[Här är tillverkarna som tillåter HVO-diesel – men palmoljan kritiseras]



[Vi granskar HVO-diesel som kapar utsläppen: "Vänta med ditt bilköp!"]



[Guide: Nya alternativa bränslen som räddar förbränningsmotorn – och miljön]



Erik Söderholm

RECHARGE

9. Rekordstort intresse för Porsche Taycan.

Av Anders Jansson, Publicerad 2019-07-29, 16:10

Över 30 000 personer lagt de 2 500 euro som krävs i handpenning för en ny Taycan.



Intresset för Porsches nya elbil Taycan är rekordstort meddelar tyska tidningen Handelsblatt. Trots att det finns relativ begränsad information om den nya modellen är det väldigt många som är intresserade av att äga ett exemplar.

För några månader sedan passerades 20.000 förbokningar och nu i dagarna har över 30.000 personer erlagt de 2.500 euro som krävs i handpenning. Taycan har därmed fått fler förbokningar än de 22.000 som Volkswagen hade på sin ID.3 i mitten av juli.

Några officiella priser har inte släppts mer än att Taycan tidigare uppgavs hamna mellan Cayenne och Panamera i pris. Det spekuleras att toppmodellen av Taycan landar kring 130.000 euro. Nya Porsche Taycan har planerad premiärvisning i början av september i år.



Första siffrorna: Porsche Taycan blir ett prestandamonster – med 1.000 Nm



Första intrycket av Porsches nya elbil Taycan: Så känns nya framtidshoppet

ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

Feber

10. Nya Corvette C8 i princip utsåld

Av Roger Åberg 2019-07-29 kl 15:30

Hoppsan!



Det där med att sälja något som levererar och som är prisvärt verkar bra, för GMs designchef har nu på Concours d'Elegance berättat att 2020 års exemplar av Corvette i princip är sålda. Hur många det rör sig om är lite oklart, men man har tillverkat 30.000 exemplar som mest per år.

Porsche levererade 36.000 911 under 2018, så att sälja 30.000 sportbilar på så här kort tid är en bedrift. Nya Corvette visades upp för tio dagar sedan.

autoblog.com +



Här är nya Corvette C8!
Första Corvetten med mittmotor

11. Första bilderna på Audis Citycarver

Redaktören bytbil 2019-07-31 6 dagar

Audi visar upp nya modeller på löpande band när andra biltillverkare tagit semester. I dag är det dags för nya Audi A1 Citycarver. En förhöjd småbil med extra aluminium och plastsköldar – perfekt för att åka över trottoarkanter i stan.



Förra veckan visade Audi upp en Q3 Sportback – den här veckan är det dags för en utveckling av minstingen A1. Audi släpper den i en så kallad Allroad-version, men A1 får i stället tillnamnet ”Citycarver”. Det lustiga namnet betyder närmast stadsskärare eller kanske menar Audi att man ska bege sig ut på Stadshugg i den lilla bilen. Audi säger att bilen är hemma både i stan, på landsvägar och i lätt terräng.

Den är helt baserad på A1, vilket innebär en drygt fyra meter lång bil, men fjädringen har höjts med 35 millimeter och bilen har fått 18 tums hjul i stället för 16 tummare vilket höjer den ytterligare något.

Exteriören har fått crossover-attribut som extra aluminium, plast runt hjulhusen och sidorna, och lite annan grill. Bilen går också att få med kontrasterande tak. Interiört sett har det inte hänt så mycket jämfört med en vanlig A1:a, men bilen har fått ny dekoration runt luftventilerna, dörrpanelerna och mittkonsolen.

Audi har ännu inte presenterat motoralternativen, men sannolikt delar den motorer med vanliga A1. Försäljningen startar omgående, och första leveranserna sker i höst.


IN AC 1000
edition one



Feber

12. Porsche visar upp billigaste versionen av 911

Av Roger Åberg 2019-07-30 kl 12:30

Det här är hederliga Carreran



Porsche 911 av senaste snitt kallas 992 och visades upp i november förra året. Men vill man ha en så har man fått beställa en Carrera S och den har kostat från 1.155.000 spänn. Nu släpper man grundversionen, alltså den som heter Carrera, i coupé och cabriolet-version. Men räkna inte med någon budget-version, coupé-versionen kostar 1.025.000 kronor och cabriolet-versionen 1.160.000 kronor. "Från" ska kanske läggas till, för som vanligt går det att pynta sin bil för massor av pengar.

Att den inte är så mycket billigare än Carrera S syns i grundspecifikationen som ska vara väldigt lik. Hjulen är mindre (19 tum fram och 20 tum bak), bromsoken mindre (330 mm) och så är motorn annorlunda. Boxermotorn med turbo på 3,0 liter ger 385 hästar och gör noll till hundra på 4,2 sekunder, med Sport Chrono-paketet på 4,0 blankt.

Båda modellerna finns att beställa nu och en fyrhjulsdriven version kommer inom kort.

[porsche.se +](porsche.se)



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

13. Provkörning av Lynk & Co 03 2,0TD

Hans Hedberg

29 juli 2019

Hög Lynk & Co-front med strålkastarna i den breda grillen plus signaturlampor (RDL) uppe på framskärmarna som sig bör. Kaxigt uttryck!



Hög Lynk & Co-front med strålkastarna i den breda grillen plus signaturlampor (RDL) uppe på framskärmarna som sig bör. Kaxigt uttryck!

Som tredje modell ut från Geelyägda Lynk & Co är nya 03 en traditionell fyrdörrars sedan i gränslandet mellan kompakt- och mellanklass. En biltyp som länge varit gångbar i Kina, vi provkör hetsporre-versionen 2,0TD med drivlinan VEA Drive-E hämtad från Volvo!

För den som rör sig i Göteborgstrakten och har korpgluggarna öppna syns de nya bilarna från märket Lynk & Co allt oftare. Särskilt om man rör sig på Hisingen och i kvarteren nere i innerhamnen. Där skeppsvarvet Götaverken tidigare låg råder i dag febril verksamhet inom ramen för allehanda Geelyägda bolag. Lindholmen – av vissa göteborgare vitsigt kallat för ”Lynkholmen” – är ett sammelsurium av stökig byggarbetsplats för framåtblickande bilcentrum inom forskning och utveckling. Om några år har Geelys investeringar i mångmiljardklassen betalat av sig i form av laboratorium, designcenter, teknikkvarter och diverse kontor för 4 000 högutbildade som har till uppgift att utveckla ny bilteknik inom Geely Auto-gruppen. Satsningen är i nuläget den absolut största i sitt slag i Europa.

Lynk & Co är Geelys sätt att åstadkomma ett nytt sätt för bilkunderna att se på sitt bilägande. Lynk & Co pratar hellre om connectivity, communication och co-operation – allt annat än konservativt bilägande. Bilarna, som kommer till Sverige nästa år, ska finnas i en hyfsat snäv modellflora och färgpalett. I stället ska nya versioner komma ut på marknaden 3-4 gånger per år som ska öka lusten att skifta bil inom formen för abonnemangslösning, upplägget är i princip detsamma som Care by Volvo. Men till skillnad från Volvo ska det finnas ytterst få bilhallar, i stället ska Lynk & Co satsa på mobila pop-up-showrooms och nätförsäljning. Från en månad upp till något år ska man kunna skriva ”hyreskontrakt” för sin nya Lynk & Co, de första bilarna lanseras för Europa under nästa år och första modell är laddhybridsuven 01 1,5TD PHEV (samma teknik som Volvo XC40 T5 Twin Engine).



Relativt kvick men ändå sansad är slutomdömet
efter den allra första provkörningen av Lynk & Co 03.

I Kina är läget annorlunda. Här byggs handlarnätet ut som vi känner igen det från förr med traditionella försäljningshallar utan smarta abonnemangslösningar. Oftast betalar kinakunden kontant och senaste Lynk & Co-modellen 03 är en högst traditionellt utformad sedan, som alltså redan rullar på gatorna i Göteborg. Men nu är vi Hangzhou ett par timmars bussresa ut från megastaden Shanghai. Här byggs det Geely- och Lynk & Co-bilar enligt ett sätt som synes blå-kopierat från Volvo Cars anläggningar i Torslanda och Gent. Arbetarna har till och med liknande blåställ.

Modell 03 baseras på CMA-plattformen som även ligger till grund för Volvo XC40. Karossen är utdragen till 4,65 meter och linjespelet är grovt hugget och slankt på en och samma gång. Det höga frontpartiet med sina dubbla ljusuppsättningar börjar sätta sig, likaså det fulldetaljerade bakpartiet. Sidosiluetten med svepande taklinje där C-stolpen naturligt formas till ett av varu-märkets designkännetecken, hajfenan, är smart och snyggt gjort. Karossidan med kraftiga press-veck nästan som hos Ford Mustang säkerställer identiteten.

Interiören är förändrad jämfört med familjesuven 01 och kompaktcrossover 02 men lider fort-farande av att inte vara lika utåtriktad och ”ball” som exteriördesignen. Här måste Geely Design lägga ner mer energi för att hitta sitt personliga formuttryck. Givetvis finns en stor infoskärm på mittkonsolen som fungerar oklanderligt, särskilt gillas att klimatinställningarna görs manuellt via separata vred.

Tekniskt sett är nya 03 liksom övriga Lynk & Co kusiner till Volvo XC40, något som särskilt märks när vi synar drivline-setupen. 1,5- eller 2,0-liters Drive-E-bensinmotorer med tre respektive fyra cylindrar, men motorerna är inte från Skövdeverken utan tillverkade i Kina. 1,5TD har 180 häst-krafter och 2,0TD har 190 hk, längre fram kommer 1,5TD PHEV med systemeffekt på 256 hk. Sjuväxlad dubbelkopplingslåda eller sexstegad automat är växellådsalternativen. Utrustnings-alternativen är Clear Lite, Hyper Pro, Inter Pro, och Louder Pro vilket är personliga paketprogram som är anpassade till de största kundgrupperna.

De kinesiska priserna för 03 2,0TD med 190 hk startar på 150 000 yuan, cirka 225 000 kronor. Provbilen är en 03 2,0TD Hyper Pro vilket ger väldigt mycket klassisk bilkänsla, lite som en stor GTI, långt ifrån en av många reklamdeviser från Lynk & Co – “smartphones on wheels”. Här är det i stället fartglädje som premieras och de kinesiska Geely-representanterna på plats är ivriga att berätta om att Cyan Racing byggt en konceptbil med 350 hästkrafter baserad på samma drivlina och att Thed Björks tävlingsbil har hela 528 hk. Jag lugnar dem lite när jag berättar att jag är från Sverige och känner till bolagens WTCR-satsning…



En del reglage känns igen från Volvo.
Kvalitetskänslan är god-känd men designspänsten saknas.

Sittkomforten är fin och baksätet är rymligt nog för vuxna. När jag frågar om det kommer någon förlängd ”03 L”, ett koncept som går hem hos kineserna, möts jag av en påkommen lång tystnad. Den som lever får se! Tyvärr är inte baksätets rygg delbart 40/20/40 och saknar till och med lastlucka, låg grad av flexibilitet således. I Shanghaitrakterna syns dock flera Ikea-tempel och alpinskidåkning börjar även det bli trendigt. Men samtidigt har Kina flera app-baserade transporttjänster för privata personer, jag antar att man beställer hemleverans från det stora möbelvaruhuset?

Det går att ställa kör- och chassiläge och i tuffaste inställningen gör inte Lynk & Co 03 2,0TD bort sig, men mest gillas det lugna standardläget för både styrkänsla och rullkomfort. Provkörningsrundan på inhägnat avspärrat Geely-fabriksområde är kort och även om jag kör varv på varv så är det inte att jämföra med en ordentlig, standardiserad provlöpa på hemmaplan i Sverige. Den får vi vänta ytterligare ett tag till på.



Under alla plastsjok lurar fyrcylindrig tvåliters VEA Drive-E
som stammar från Volvo T4 (190 hk).



Hans Hedberg bakom Lynk & Co-ratten, på plats i Kina.
Men vi vill nog köra ännu mer här på hemmaplan, vad det lider.



Bagageutrymmet är djupt och sväljer tillräckligt men saknar flexibilitet.
03 köps för stilens skull.

Det här är nytt!

Hangzhou

Staden som är Geely Autos eget ”Torslanda-Detroit”. Här finns produktion, utveckling och kontor. 03. Tredje modellen är en fyrdörrars sedan av klassiskt snitt men märket vill fortsatt vara en ”smartphone on wheels”.

Sport

Europa talar Lynk & Co tyst om sin WTCR-satsning tillsammans med svenska Cyan Racing. I Kina är det omvända världen, här säljs nya 03 med extra sportighet.

Bilkänsla

Både körbarhet och prestanda kittlar hos nya Lynk & Co 03, med rapp ”Volvo” Drive-E-turbomotor!

Lynk & Co 03 2,0TD Hyper Pro

Pris

(I Kina) Cirka 250 000 kronor, säljstart nu.

Motor

Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 10,3:1. Borrning/slag 82,0/93,2 mm, cylindervolym 1 969 cm^3. Max effekt 190 hk (140 kW) vid 4 700 r/min, max vridmoment 300 Nm mellan 1 400-4 500 r/min.

Kraftöverföring

Motor fram, framhjulsdrift. 6-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel med 1 längsgående och 3 tvärställda länkarmar.

Styrning

Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,4 meter.

Bromsar

Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul

Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 225/45 R18.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 273, längd 465, bredd 184, höjd 146, spårvidd f/b 160/160. Markfrigång 12. Tjänstevikt ca 1 570, maxlast ca 400. Tank 54 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h ca 8 s, toppfart ca 220 km/h.

Bränsleförbrukning
Blandad körning 0,65 l/mil. CO_2 ca 150 g/km.

Garantier
Nybil fyra år (i Kina).

Rivaler



Volvo XC40 T4
Samma drivlina som i Lynk & Co 03 2,0TD. Volvo XC40 T4 med enbart framhjulsdrift kopplad till automatlåda Geartronic nästan exakt lika tekniskt, vilket ger en prismässig bild till hur mycket mer en Europatillverkad Volvo kostar i jämförelse.
Pris: 348 000 kronor.



Volvo S60 T5
Nya Volvo S60 tillverkas i USA och kommer därför enbart med bensin- och laddhybridsmotorer. 2,0-liters Drive-E med effektuttag T5 har hela 250 hästkrafter. Sedankarossen är 476 cm lång vilket är +11 cm jämfört med Lynk & Co 03.
Pris: 398 900 kronor.

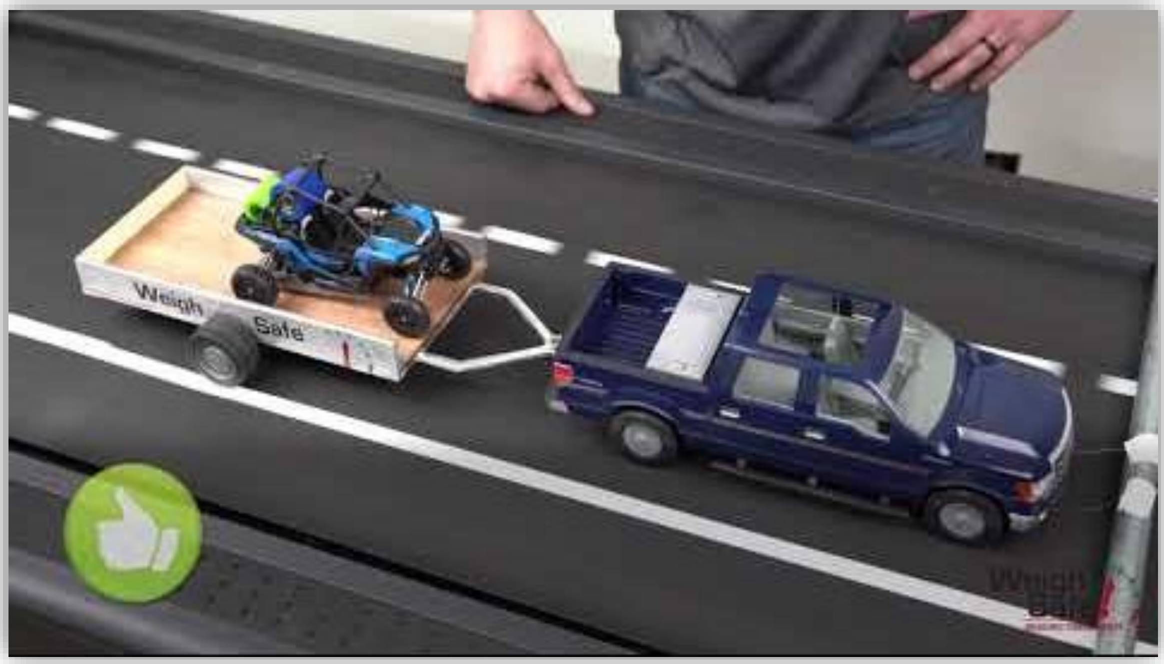
Feber

14. Så ska vikten ligga på släpvagnen

Av Roger Åberg

2019-07-30 kl 15:00

Bra att veta!



FILM: https://youtu.be/w9Dqxe584Ss

Att köra släpvagn är en sak, men det är en helt annan att lasta den rätt. Båda är, skulle jag vilja säga, lika viktiga för säkerheten. Här får vi se vilken skillnad det gör om man lägger vikten fram eller bak på släpvagnen.



FILM: https://youtu.be/Z7Kfl97b57s

ALLT OM BILAR

15. Polisen ryter nu ifrån: ”Fullkomligt obegripligt”

Av Selma Jennervall Publicerad 29 jul 2019 17:00

”Den du varnar kan nämligen vara rattfull, efterlyst, precis stulit bilen...” Det skriver polisen i nordvästra Skåne i sociala medier. Att varna andra bilister för en trafikkontroll som närmar sig är allt annat än hjälpsamt.

Det har alltid varit en pågående diskussion. Om bilister som varnar sina medtrafikanter när de ser att en trafikkontroll närmar sig. De flesta gör det antagligen med goda intentioner för att ingen ska slippa få fortkörningsböter.

Men det finns andra faror än fortkörning med att varna medtrafikanterna. Polisens jobb vid trafikkontroller innebär annat än att bara ge böter. En uppsjö av andra olika brott kan upptäckas vid dessa och nu har polisen i nordvästra Skåne publicerat ett skarpt inlägg på Facebook.

LÄS MER: Dåligt parkerade bilar vid badplatser är livsfarligt

Polisens tydliga uppmaning

”Under en dag i veckan fick en polispatrull lite tid över att ställa sig för en trafikkontroll på Industrigatan i Ängelholm. På 30 minuter kunde vi konstatera (och bötfälla):

”...”

Men nu till det fullkomligt obegripliga. När patrullerna står vid sina trafikkontroller så har en hel del trafikanter det dåliga omdömet att ”blinka” med lamporna för att varna andra trafikanter för våra trafikkontroller.

Ett fenomen som är lika säreget som helkorkat.

Den du varnar kan nämligen vara:
Utan körkort
Vårdslös i trafiken på ett livsfarligt sätt
Rattfull
Efterlyst
Precis länsat ditt hem/företag på värdeföremål
Precis olagligt frihetsberövat någon i sin bil
Precis stulit bilen
Terrorist
Kriminell i annat avseende
Inte ha rätt att vara i Sverige

...plus en uppsjö anledningar till*. Varför vill du, (som blinkar), hjälpa sådana individer att undvika våra trafikkontroller?*

Nej, det finns faktiskt inget vettigt svar.

Sluta. Genast.

Tack på förhand!”

Selma Jennervall

16. Teslaägare fick slut på batteri – snodde eluttag

Av Selma Jennervall

Publicerad 30 jul 2019 07:00

En man i Florida vaknade på morgonen med en okänd Tesla i sin trädgård. Bilen tillhörde ett ungt par som fått slut på batteri och inte orkat ringa efter hjälp, så de hade kopplat in den i mannens egna uttag och låtit den ladda över natten.



Ett av problemen med elbilar är problematiken som uppstår när batteriet tar slut. Det är inte alltid i närheten av en laddstation.

Phil Fraumeni, bosatt i Lake Worth, Florida vaknade en morgon av att hans trädgårdsskötare bad honom flytta Teslan från gräsmattan. Fraumeni visste att hans Model 3 inte stod där, och när han kom ut stod där mycket riktigt en annan Tesla. Då han var orolig att en eventuellt konfrontativ ägare låg och sov i bilen, kontaktade Fraumeni polisen.

Bad aldrig om ursäkt

Polisen lyckades spåra nummerplåten, och upptäckte att det inte rörde sig om en stulen bil. Under tiden letandet pågick dök ett ungt par upp. De berättade att det var deras bil. Batteriet i Teslan hade tagit slut, så när de såg att det fanns laddmöjligheter hos Fraumeni hade de kört upp på gräsmattan och laddat sin egen Model 3 under natten, närmare 12 timmar.

Till WPBF News berättar Fraumeni att de aldrig bad om ursäkt utan helt enkelt bara rullat därifrån. Han själv valde att inte göra en anmälan, trots att hans fru gärna hade sett någon form av kompensation.

Av Selma Jennervall

bytbil.com

17. Hittad i lada: Lamborghini värd 13 miljoner

Redaktören bytbil 2019-08-01

"En helt fantastisk bil - som en tidskapsel"



En dammig lada långt ute i en tysk skog. Där stod den gömd i flera år: en Lamborghini Miura P400 S från 1969.

– En helt fantastisk bil, som en tidskapsel, säger Maarten ten Holder på auktionsfirman Sotheby's.

Om några månader förväntas bilen säljas för 11-13 miljoner kronor.

Det finns läckra ladufynd – och så finns det exceptionella fynd. Som den här 50-åriga Lamborghinin, som hittades i en lada långt inne i en sydtysk skog. Visserligen dammig och smutsig, men allt sägs vara i originalskick – även lacken – precis så som den lämnade fabriken utanför Modena 1969.

Den 24 oktober står den uppställd på RM Sotheby´s auktion i London och utgångspriset ligger på drygt nio miljoner kronor. Men slutpriset väntas landa på 11-13 miljoner.

– Vi tror att det är ett av få exemplar i originalskick, därför kommer priset att bli högt, säger VD:n Maarten ten Holder på RM Sotheby´s.

– På 50 år har den här bilen med chassinummer 4245 aldrig modifierats eller ens lackerats om. Det var exakt så här bilen kom ut från fabriken, den är som en tidskapsel.

Auktionsfirman har grävt i bilens historia och det börjar med en excentrisk tysk reklamguru från Nürnberg vid namn Walter Becker. Han ägde bara bilen i tre år innan han sålde bilen "iklädd endast en morgonrock i silke" till två bröder, som länge varit på jakt efter den ultimata sportbilen.

En av bröderna hette Hans-Peter Weber och ställde upp i racingtävlingar för amatörer. Men Miuran från 1969 rörde han knappt. Han ansåg att den var för värdefull för att busköra. Totalt har bilen gått 2900 mil under sin livstid, det är ett snitt på 58 mil per år.

Hans-Peter Webers brorson har blivit intervjuad av auktionsfirman och han berättar om ett barndomsminne från början av 70-talet när Hans-Peter kom på besök i sin Lamborghini, ett av de få tillfällen då han ville använda bilen.

– Vi bodde i en skogsdal och man kunde höra motorljudet i flera minuter innan farbror anlände till vårt hus. Det där motorljudet var väldigt speciellt.

Hans-Peter Weber behöll bilen fram till sin död 2015. Den har stått i en väns lada sedan dess, men nu ska den alltså skeppas till London för att auktioneras ut.

– Att sälja en Miura S är väldigt sällsynt, men den här bilen är något alldeles extra och ett tillfälle vi nog aldrig kommer få uppleva igen, säger Maarten ten Holder på Sotheby´s.

Tidigare i år berättade Lamborghini att man återfunnit den Miura P400 som användes i filmen ”The Italian Job” från 1968.

Strax efter filmen försvann bilen, men står som nu utställningsexemplar i den så kallade Kaiser Collection of Vaduz i Liechtenstein.

Snabbfakta Lamborghini Miura

Lamborghini Miura är en sportbil byggd i Italien av Lamborghini åren 1966-1973. Miuran var den första supersportbilen och den första mittmotor-bilen avsedd för landsvägsbruk. Produktionen uppgick till 765 exemplar.

Designer: Bertone

Motor: 12-cyl V-motor

Drivning: Mittmotor

Växellåda: 5-vxl manuell

Hjulbas: 250 cm

Längd: 439 cm

Bredd: 178 cm

Höjd: 110 cm

Vikt: 1 305 kg

GRANTURISMO

18. Bentley Continental

Gran Turisimo Magazine nr.3 2012

Har du lust på en klassisk, brittisk GT-bil? Vem har inte det, men valet är inte enkelt – inte ens när det gäller vilken Bentley ...



Continental är en beteckning som Bentley använt på en mängd GranTurismomodeller genom åren, mest känd är väl den senaste Continental GT som tillverkats i rekordmånga exemplar.

Intressant nog överensstämmer begagnatpriserna för Continental GT 2004–2008 nästan exakt med de för föregångaren Continental R tillverkad 1991–2003. Det handlar om priser i storleksordningen 375 000 till dryga 800 000 kronor beroende på årsmodell, skick och historia.

Men den stora skillnaden är att gamla R-modellen just nu är nere och vänder, medan den nyare GT-versionen lär fortsätta nedåt i pris.

Hos den anrika handlaren P & A Wood i England är man säkra på att Continental R är att betrakta som en blivande klassiker med investeringspotential – åtminstone om man väljer rätt exemplar och vårdar den som det anstår en Bentley.

Men det är väl där, när det gäller underhållet, som många kan få problem. Bilarna må vara överkomliga i inköp, men knappast billiga att hålla i skick. I en annons på en bil för knappa 40.000 pund i England står det "nyservad för 20 000 pund".



Det är halva försäljningsvärdet för en professionell service – visserligen inklusive fyra nya (dyra) däck och helt nya bromsar. Det går säkert att få ner detta men man bör ha kostnadsbilden i åtanke.

– Byggkvaliteten är enastående, klart bättre än hos senare Bentleybilar, hävdar en svensk tidigare ägare. Han berättar också att tvådörrarsbilen är enormt stor utvändigt, men samtidigt ganska trång invändigt.

– Den är som en elefant, men en trevlig sådan! Historien började när Rolls-Royce presenterade sitt “Project 90” på Genèvesalongen 1984. Formen var skapad av John Heffernan och Ken Greenley, ett par av 80-talets trendigaste bildesigners, och blev alltså senare en Bentley istället för en Rolls-Royce.

Elegantare förarplats är svår att hitta i något annat än en Bentley.

Det var 1991 som nyheten debuterade, även det i Genève, och utställningsbilen köptes på fläcken av Sultanen av Brunei.

Modellen verkar ha varit något av en favorit för den bilsamlande sultanen, idag har nämligen P & A Wood en annan av hans Continentalbilar till salu. Den är från 1993 och har likt många exemplar av modellen ett unikt utförande med starkare motor, gälar på huven och mycket mer. Den har gått cirka 5 000 mil och begärt pris är 85 000 pund.

Konstruktionen baserades på den vanliga, fyradörrars Turbo R och då man inte kortade hjulbasen upplevs tvådörrarsmodellen som extra stor. Den är faktiskt hela 535 centimeter lång och väger 2 480 kilo!

Men tack vare den turboladdade V8-motorn på 6,75 liter, vars grundkonstruktion faktiskt hängt med sedan 1959, har den riktigt fina prestanda. Från början hade den cirka 325 hästkrafter och 610 Nm, några officiella fabrikssiffror finns inte då Rolls-Royce fortfarande uppgav effekten som “tillräcklig”. Redan 1994 försåg man bilen med en laddluftkylare som ökade effekten till cirka 385 hästar. Det gjordes först i en begränsad utgåva kallad “S”, men motorn hittade snart ner i alla Continental R. 1997 var det dags för nästa nya variant kallad “T” som bland annat fick en tio centimeter kortare hjulbas samt i vissa fall även “quattrobreddade” skärmar.



Motorn fick då 420 hästar och 800 Nm, men även denna gång landade motorn i R “California Edition” och i “R Mulliner”.

Det gjorde besten till en riktig sprinter och slog man av antispinnsystemet och var villig att bränna bakdäck gjorde den 0–60 mph (97 km/h) på 5,1 sekunder!

Runt millennieskiftet exploderade antalet specialversioner sedan Volkswagen tagit över ägarskapet och satsade på att hålla intresset uppe fram till dess den nya Continental GT var klar.

Jämför man med den är dock Continental R och alla närbesläktade modeller rena handbyggen – och det i extremt liten serie. Totalt tillverkades 1 504 Continental R och 350 Continental T, det motsvarar väl ett par månaders produktion av GT så när det gäller exklusivitet är det ingen konkurrens.

Siffrorna kan också brytas ner i 1 236 “vanliga” R, 37 “S”, sju California Edition, sex R California, tio Millenium, 131 R Mullliner, 38 R 420 och 46 R Le Mans.

En marknadskoll visar på en enda Continental R på Blocket, det är en slivergrå bil av 1993 års modell som finns hos Bilcity i Danderyd. Utrustningen ser ut att vara normal för modellen, det som gör att den sticker ut är möjligen att den gått dryga 12 000 mil, normalt är det här är bilar som sällan körs mycket.

Bilcity begär 379 000 kronor för den vilket bekräftar prisbilden från cirka 350 000 till 800 000 kronor för “normala” bilar. Men, som sagt, inte många är normala. I Tyskland finns exempelvis Mike Tysons bil från 1997 till salu för 82 500 euro!

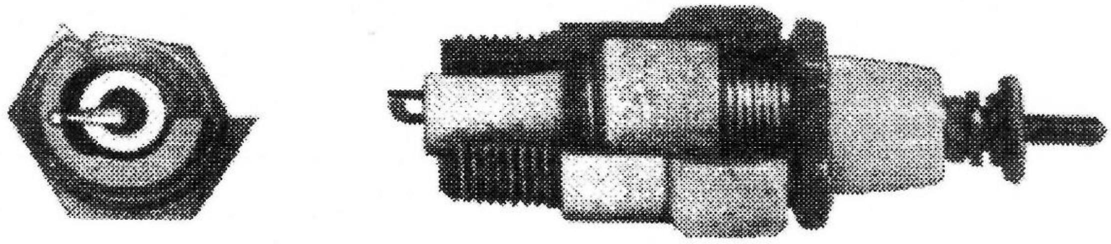
Som en jämförelse kostar den billigaste Continental GT, av den nya typen med W12-motor, som finns på Blocket 399 900 kronor, marginellt mer än för en Continental R. Men då får du ju ingen “trevlig elefant” …

Text av Robert Petersson

19. Självrensande tändstift

Medlemsbladet december 1994

Häft. 7 MOTOR-NYTT Augusti 1926



Viking-ITE-tändstift, visande spolöppningen (fig. till vänster) samt (till höger) det mellan tändstiftkroppen och isoleringen belägna » rummet» , i vilket gasen rusar in och ut.

Självrensande tändstift

Snart sagt otaliga äro de patent, som under detta århundrade uttagits på tändstift. Det kan därför kanske tyckas som en så enkel sak som detta aggregat redan för länge sedan skulle vara så "genomexperimenterat", att inga som helst ytterligare ändringar av något värde kunna göras, men så är det icke. Då och då kommer en nyhet fram, visserligen oftast i samband med tillverkningen. Någon egentlig nyhet av betydelse för tändningen i och för sig ser numera sällan dagen.

En svensk mekaniker, K. J. Isaksson, Stockholm, har nu lyckats att utexperimentera ett tändstift, som verkligen besitter sådana egenskaper, som åtminstone i någon mån avvika från de hittills vanliga. Detta tändstift, som kallas "system Isaksson-Tillqvist", går under namnet självrensande, och det ligger verkligen något bakom den benämningen, ty de försök, som gjorts, ha med all önskvärdhet tydligen visat, att exempelvis en väl riklig smörjning knappast har någon inverkan på stiftet. Under förhållanden, då stift av annat fabrikat "sotat igen" på en kort stund har detta stift visat sig kunna gå utan mankemang en relativt lång tid.

Ett närmare studium av Isakssons konstruktion ger vid handen, att resultatet bör gå i den riktning, som uppfinnaren antyder. Stiftets självrensande förmåga har nåtts på så sätt att den del, som sitter inskruvad i cylinderkroppen, är utformad så, att den avslutas med en slags ringformad fläns, som går så att säga utefter periferien på tändstiftskroppen. På det ställe, där kontaktspetsarna sitta, är emellertid "botten" delvis borttagen. Därigenom uppstår en öppning, genom vilken gasen vid kompressionen rusar in i stiftet för att sedan vid förbränningen åter rusa ut. Det är denna i olika riktningar växelvis gående gasström, som håller spetsarna rena.

Detta patent har inköpts av firma Lidköpings Vikingsågar, vilken fabrik, såsom redan förut nämnts i annat sammanhang, bedriver en ganska omfattande tillverkning av tändstift. Om konstruktionen håller, vad försöken lovat, skulle vi tro, att omsättningen snart kommer att ökas betydligt, ty vad man eftersträvat under många år är just ett tändstift, som alltid håller sig rent.

Många andra konstruktioner ha för övrigt försökts för att nå samma mål. Man har ju tändstift med spindelelektroden rörlig, så att den kunnat ställas in i olika lägen. Man har vidare gjort tändstift som kunnat rengöras utifrån vid spindelelektrodens kringvridning o. s. v.

I detta sammanhang må nämnas, att Viking-fabriken nu fått en annan ny typ tändstift färdig, med vars utexperimenterande man varit sysselsatt ganska lång tid. Detta tändstift är egentligen avsett för flygmaskiner, vid vilka en så stor kompression råder, att vanligt isoleringsmaterial i regel ganska snart förstöres, och elektroderna lätt råka i olag på grund av det väldiga trycket i cylindrarna. Därför har detta stift försetts med glimmerisolering i stället för den vanliga av ett slags porslin. Av utseendet att döma är glimmerisoleringen synnerligen homogen, och detta är så mycket mera glädjande, som den använda glimmern är av svenskt ursprung, nämligen från Bohuslän.

Om resultatet, som nåtts med "flygtändstift", hålla sig i fortsättningen, torde det ej vara uteslutet, att svenska armens och flottans flygmaskinsmotorer hädanefter komma att förses med stift av svensk tillverkning och uteslutande svensk råvara. Även vid dessa tändstift är den "självrensande" principen tillämpad, ehuru öppningen för den in- och utströmmande gasen är ej ens hälften så stor som den, vilken visas på bilden ovan.

J. N.

Klassiker

20. Grattis Daf Daffodil!

Publicerad 7 augusti

Idag när Dennis och Denise får blommor vill vi uppmärksamma Daffodil!



Det var en stor liten nyhet som avtäcktes på bilsalongen i Amsterdam i februari 1958: En flärdfull småbil med en helt ny typ av automatlåda - dessutom konstruerad och tillverkad i Holland! Mer än 4 000 kunder nappade redan under utställningsdagarna och tecknade sig för ett exemplar av nya Daf 600.

Hub van Doorne, en av grundarna och ägarna av lastbilstillverkaren Daf, älskade enligt legenden automatlådan i sin Buick. Samtidigt såg han vilket sug det fanns efter små, billiga familjebilar i Europa efter kriget. Varför inte konstruera en liten bil med automat? En riktig automatlåda skulle bli för tung och dyr men van Doornes idé med remdrift och variabel utväxling kanske skulle funka?

Utvecklingsarbetet påbörjades 1955 och en Lloyd LP400 användes som "mula" för den nya transmissionen samtidigt som W. Van den Brink filade på designen av den nya lilla fyrsitsiga bilen.

I september 1956 var den första prototypen klar och 1957 påbörjades produktionen av förseriebilar. Våren 1959 startade serieproduktionen - allt hade verkligen gått på rekordtid.

Med tvåcylindrig luftkyld boxermotor på 590 kubik och 22 hk var inte Daf 600 den snabbaste bilen på marknaden. Men den var lättkörd som få. Växelspaken hade bara tre lägen, framåt, bakåt och neutral - superenkelt.



Daffodil fick en mildare facelift till 1963,
bakom arbetet låg italienaren Giovanni Michelotti.

Från början fanns två utföranden: Standaard och Luxe, den förra var så sparsmakat utrustad att nästan ingen valde den. Med tvåfärgslackering, kromade stötfångare och vita däcksidor blev det ju så mycket roligare.

I september 1961 presenterades 750-modellen. Den var i princip identisk med 600:an men hade begåvats med 30 hk stark version av den ursprungliga boxermotorn. Toppfarten kunde därmed pressas över den magiska 100-gränsen, från 90 till 110 km/h!

Lyxversionen av 750 fick namnet Daffodil - påsklilja på engelska. Den hade en lite argare grill, större bakljus och lite annan inredning men samma motor som 750-modellen.

Daffodil-versionen sålde bättre än den enklare 750 som snart lades ned medan Daffodil som namn levde kvar till 1967 då Daf 33 ersatte modellen.



Till 1965 var det dags igen för en facelift, återigen var det Michelotti som fixade linjerna.
Han skulle sedan fortsätta arbeta med Daf fram till Volvos övertagande i mitten av 1970-talet.

Film: Premiär för nya Daf 1958!

SPORT BLADET

21. VM-seger för Johan Kristoffersson i Kanada

Av Anna Andersson 5 augusti 2018 22:50

Johan Kristoffersson gjorde det igen. Han vann Kanadas VM-deltävling - och utökar ledningen i VM. – Jag är verkligen glad över att vinna här igen, jublar han.



Johan Kristoffersson inledde årets sjunde VM-deltävling i Kanada trevande. Han var nia totalt efter de två första kvalomgångarna, men precis som så många gånger förr så kom han tillbaka.

– I går var det ingenting som var bra , det var väldigt mycket trafik, säger den regerande världsmästaren.

Han sov på saken och under söndagen var det ingen som kunde slå den svenske VM-ledaren.

– Jag fick verkligen kämpa hårt för den här segern, jag hade vissa problem i morse också, men ett stort tack till Petter (Solberg) och teamet för att ni hjälpte mig att hitta rätt i gruset. Det var det som lade grunden till detta med segern i Q3 och Q4.

Johan Kristoffersson vann i Kanada

VW-föraren ledde efter Q4, han vann sin semifinal och tryckte på även i finalen. Det gav honom ännu en segern, hans andra i Kanada.

– Jag tryckte verkligen på hårt i semifinalen och i finalen. Jag visste att bilarna från Peugeot skulle komma tillbaka så jag gav allt ända in i mål, säger Johan Kristoffersson.

– Jag är verkligen glad över att lyckats ta min andra seger här.

Han vann före sin landsman Timmy Hansen och dennes kollega från Peugeot, Sebastien Loeb. Johan Kristoffersson har nu vunnit sex av årets sju VM-deltävlingar och han har en klar ledning i mästerskapet när fem tävlingshelger återstår.

✓ VM i rallycross 2018 - här är alla datum och banor.

FAKTA

Resultat VM i rallycross - Kanada

1) Johan Kristoffersson, Volkswagen
2) Timmy Hansen, Peugeot
3) Sebastien Loeb, Peugeot
4) Mattias Ekström, Audi
5) Petter Solberg, Volkswagen
5) Janis Baumanis, Ford

Anna Andersson

SLUT